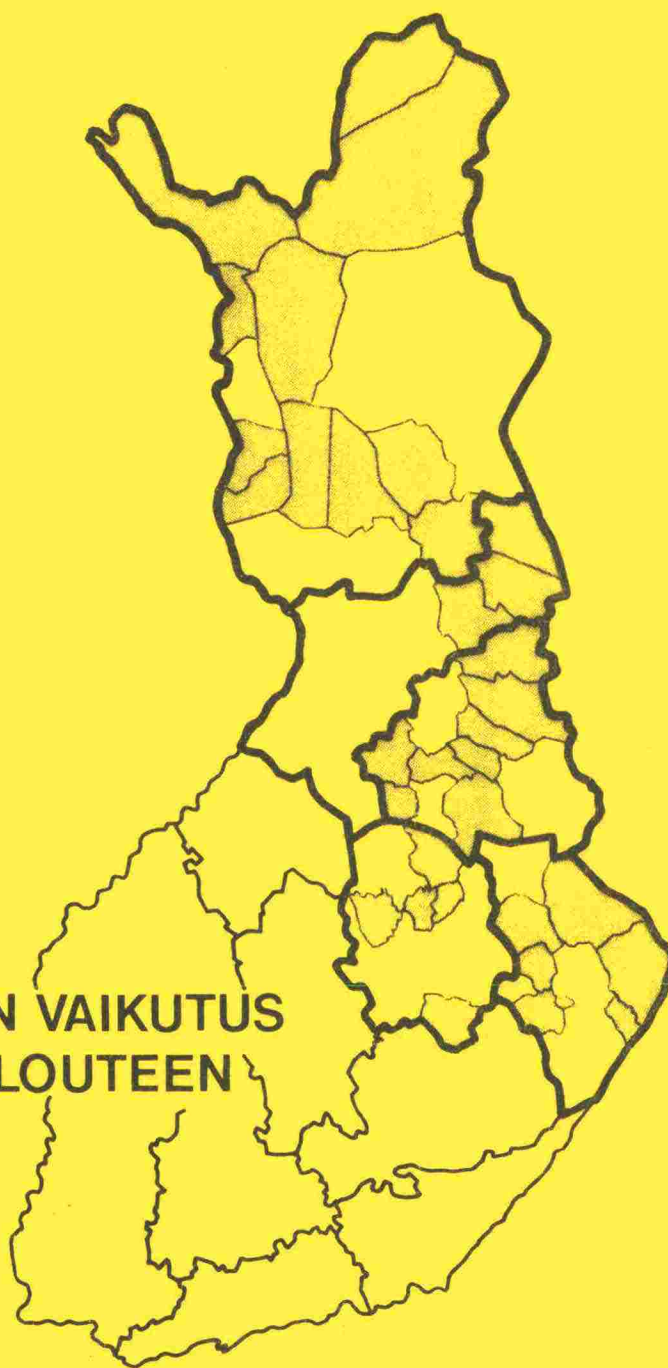


TVH

TIE - JA VESIRAKENNUSHALLITUS



TIE - JA SILTATÖIDEN VAIKUTUS KOHDEKUNNAN TALOUTEEN

TIENRAKENNUSTOIMISTO
TUTKIMUSTOIMISTO

LOKAKUU 1980

TVH 713193

08
TIE



80 733

TIE- JA SILTATÖIDEN VAIKUTUS KOHDEKUNNAN
TALOUTEEN

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS
Tienrakennustoimisto
Tutkimustoimisto

TVH 713193

Helsinki 1980

ISBN 951-46-4648-7

TIE- JA SILTATÖIDEN VAIKUTUS KOHDEKUNNAN TALOUTEEN

ALKUSANAT

Tiepolitiikan 1980-luvulla tulee olla sopusoinnussa yhteiskuntapoliittisten tavoitteiden kanssa. Valittaessa harjoitettavan tiepolitiikan painopistesuuntaa, joudutaan liikennepoliittisten päämäärien ohella ottamaan huomioon myös talous-, työllisyys-, sosiaali-, tulonjako-, alue- ja energia- jne. -poliittiset tavoitteet. Työttömyyslukujen noustua voimakkaasti 1970-luvun loppupuolella työllisyys- ja aluepoliittiset tavoitteet astuivat etusijalle erityisesti lyhyen tähtäyksen tiepolitiikassa ja tienpidon rahoituksessa.

Tienpidon alueellisista vaikutuksista ovat TVH:ssa aikaisemmin valmistuneet tutkimukset "Tienpidon alueelliset vaikutukset" vuonna 1974 ja "Tiehankeiden vaikutuksista yhdyskuntien taloudelliseen kehitykseen" vuonna 1977. Nyt tehdyssä tutkimuksessa on rajoitettu käsittelemään pääasiallisesti työllisyysperustaisten hankkeiden toteutuksen vaikutusta alityöllisyysalueen kuntien talouteen suoranaisesti sekä sitä, mikä osa tällaisesta investoinnista palaa välillisten tai välittömien verojen kautta suoraan takaisin valtiolle. Tutkimuksen tuloksia voidaan käyttää työllisyys- ja aluepoliittisten tieinvestointipäätösten tausta-aineistona sekä yleiseen informaatioon tieinvestointitoiminnan merkityksestä kuntien talouteen.

Tutkimustyöryhmään ovat kuuluneet tienrakennustoimistosta dipl.ins. Osmo Anttila ja tutkimustoimistosta tutkijat Nils Halla ja Veijo Kokkarinen. Tutkimusraportin on kirjoittanut Veijo Kokkarinen.

Helsinki lokakuu 1980

Osmo Anttila

Nils Halla

Veijo Kokkarinen

TIE- JA SILTATÖIDEN VAIKUTUKSET KOHDEKUNNAN TALOUTEEN

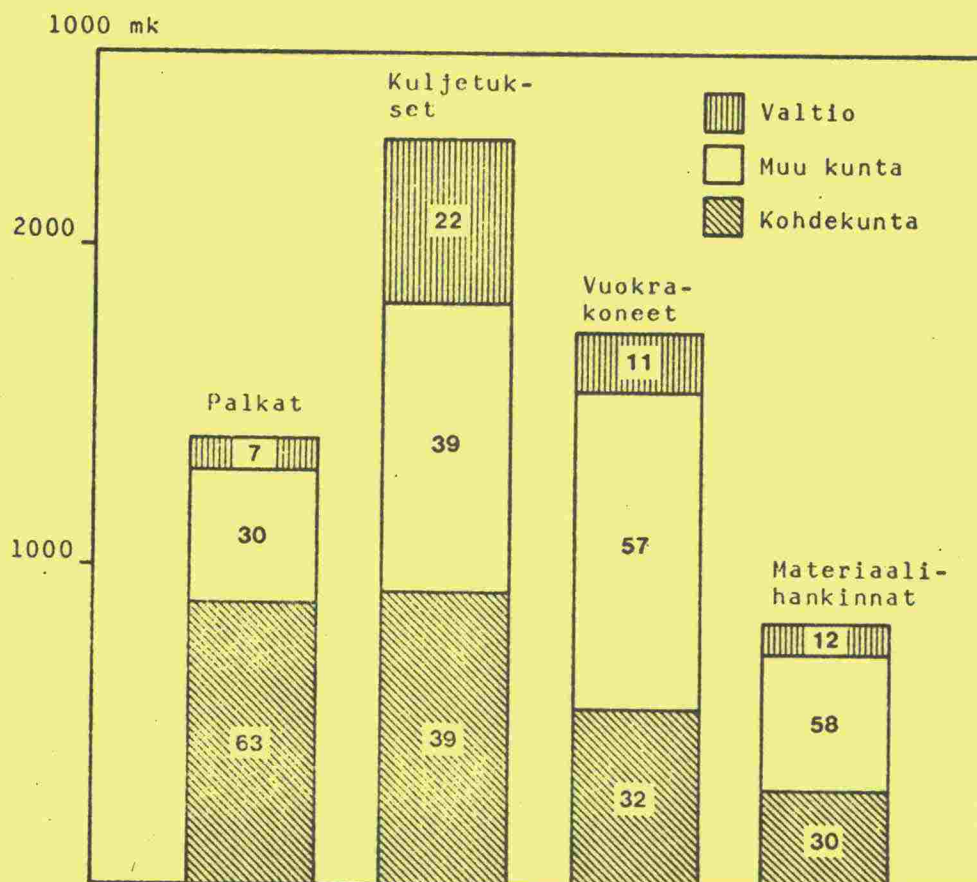
TIIVISTELMÄ

Tutkimuksen kohteena oli 32 työllisyysmäärärahoilla rahoitettua tiehanketta Itä- ja Pohjois-Suomen tie- ja vesirakennuspiireissä. Näiden hankkeiden yhteinen kustannusarvio on lähes kaksi kolmasosaa kaikista kyseisissä piireissä käynnissä olevista hankkeista. Määrärahojen kohdentumista tiehankkeen kohdekuntaan, johonkin muuhun kuntaan tai palautumista erilaisina veroina takaisin valtiolle seurattiin yksi kahden viikon tilikausi syksyllä 1979.

Selvityksen mukaan tiemäärärahat suuntautuvat seuraavasti:

- kohdekunta	41 %
- muu kunta	44 %
- valtio	15 %

Yksityiskohtaisempi, kustannuslajeittainen tulos on esitetty kuvassa 1. Tiehankkeen kohdekunta hyötyy markkamääräisesti eniten kuljetuksiin käytetyistä määrärahoista. Sen sijaan hankkeeseen sijoitetusta määrärahasta suhteellisesti suurin osa jää kohdekuntaan, kun se maksetaan palkkoina.



Kuva 1. Tarkasteltuihin hankkeisiin käytettyjen määrärahojen suuntautuminen kohdekuntaan, muuhun kuntaan ja valtiolle kustannuslajeittain

Eri tie- ja vesirakennuspiirien kunnat hyötyvät tiehankkeesta suunnilleen yhtä paljon, samoin eri suuruiset hankkeet tuottavat kunnalle saman suuruisen hyödyn sijoitettua määrärahaa kohti. Myös tien rakentamisen eri työvaiheet ovat kohdekunnan kannalta lähes samanarvoisia. Sen sijaan kaupunkikunnat ja suuret kunnat hyötyvät hankkeesta muita kuntia enemmän. TVL:n omana työnä tehdyt hankkeet ovat kohdekunnan kannalta edullisempia kuin urakalla tehdyt hankkeet.

TIE- JA SILTATÖIDEN VAIKUTUKSET KOHDEKUNNAN
TALOUTEEN

	Sivu
ALKUSANAT	
TIIVISTELMÄ	I
SISÄLLYSLUETTELO	III
1. TUTKIMUKSEN SUORITTAMINEN	1
1.1 Tutkimusaineisto	1
1.2 Tarkastelun kohteena olevat hankkeet	1
1.3 Tärkeimmät työvaiheet	4
1.4 Kustannusten ryhmittely	6
2. TIEMÄÄRÄRAHOJEN KOHDENTUMINEN	8
2.1 Kustannuslajien kohdistaminen	8
2.2 Valtion, kohdekunnan ja muun kunnan osuus tiemäärärahoista	10
2.3 Tiehankkeen vaikutus kohdekunnan veroäyrin hintaan	13
3. TIEMÄÄRÄRAHOJEN KOHDENTUMISEEN VAIKUTTAVIA TEKIJÖITÄ	15
4. JOHTOPÄÄTÖKSIÄ	21
LIITTEET	23

1. TUTKIMUKSEN SUORITTAMINEN

1.1 Tutkimusaineisto

Selvityksen perusaineisto on kerätty erityisellä lomakkeella (liite 1), jossa tiedusteltiin tie- ja siltahankkeisiin käytettyjen määrärahojen jakaantumista eri kustannustekijöihin, joiden avulla on voitu laskea kohdekunnalle tuleva osuus. Tarkastelu koskee eräitä syksyllä 1979 käynnissä olleita hankkeita Kuopion, Pohjois-Karjalan, Kainuun, Oulun ja Lapin tie- ja vesirakennuspiireissä. Lomakkeiden täyttämisestä ovat vastanneet kyseisten piirien rakennustoimialat.

Piireiltä kysyttiin tietoja hankkeilla käynnissä olevista työvaiheista, työvoiman määrästä ja maksetuista palkoista, kuljetuskustannuksista sekä konevuokrasta ja materiaalihankinnoista aiheutuneista menoista. Lisäksi kysyttiin työvoiman, autonkuljettajien ja koneenkäyttäjien kotikuntaa sekä materiaalien hankintakuntaa. Tiedot ovat erikseen TVL:n ja urakoitsijoiden osalta.

Tarkasteluajanjakso on työvoiman, kuljetusten ja koneiden osalta yksi kahden viikon tilikausi aikavälillä 1.10.1979-15.11.1979. Materiaalihankintoja on seurattu lokakuun 1979 ajan.

1.2 Tarkastelun kohteena olevat hankkeet

Tarkastelun kohteena on yhteensä 32 työllisyysmäärärahalla rahoitettua hanketta (liite 2) mainituissa Itä- ja Pohjois-Suomen tie- ja vesirakennuspiireissä. Kyseiset hankkeet käsittävät lukumääräisesti vajaan puolet näissä piireissä käynnissä olleista hankkeista mutta kustannusarvioltaan lähes kaksi kolmasosaa (taulukko 1).

Taulukko 1. Tarkastelun kohteena olevien hankkeiden lukumäärä ja kustannusarvio sekä näiden osuus kaikista käynnissä olevista hankkeista piireittäin

Piiri	Kaikki hankkeet		Tark. kohteena olevat hankkeet			
	Lukumäärä	Kust. arvio 1000 mk	Lukumäärä	Osuus kaik. %	Kust. arvio 1000 mk	Osuus kaikista %
Kuopio	9	63850	5	56	40050	63
P-Karjala	12	77300	7	58	49150	64
Kainuu	7	60000	6	86	57100	95
Oulu	19	81400	3	16	19850	24
Lappi	34	170500	11	32	115875	58
Kaikki	81	453000	32	40	282700	62

Hankkeiden kustannusarvio on yhteensä lähes 300 miljoonaa markkaa, josta vuonna 1979 käytettiin 96 miljoonaa. Kahden viikon pituisena tarkastelutilikautena rahaa kului noin kuusi miljoonaa markkaa. Vastaavat luvut piireittäin on taulukossa 2.

Taulukko 2. Hankkeiden kustannusarvio, vuoden 1979 rahoitus ja tarkastelutilikauden rahoitus piireittäin

Piiri	Kust.arvio yht.	Kust.arvio/ hanke	Vuoden 1979 rahoitus	Tarkastelu- tilikauden rahoitus
	1000 mk			
Kuopio	40050	8010	12700	725
P-Karjala	49150	7020	17770	990
Kainuu	57900	9650	19740	1730
Oulu	19850	6620	7900	590
Lappi	115785	10530	37950	2250
Kaikki	282735	8840	96000	6297

Työntekijöitä on tarkastelun kohteena olevilla hankkeilla ollut yhteensä 931 ja hanketta kohti noin 30. Kuorma-autoja on ollut keskimäärin 13 ja vuokrakoneita 7 kappaletta. Keskimääräinen kokonaisvahvuus (työntekijät, autonkuljettajat, koneiden käyttäjät) on ollut 49 henkilöä hanketta kohti. Toteutunut kokonaisvahvuus on noin 30 prosenttia suurempi kuin ohjelmoitu vahvuus, 37 henkilöä. Yksityiskohtaisemmat luvut piireittäin ilmenevät taulukosta 3.

Taulukko 3. Tarkastelun kohteena olevien hankkeiden työntekijäin, kuorma-autojen ja vuokrakoneiden lukumäärä sekä kokonaisvahvuus ja ohjelmoitu vahvuus eri piireissä

Piiri	Työntek.lkm		Kuorma-autojen lkm		Vuokrakoneiden lkm		Kokonaisvahvuus		
	Yht.	Hanketta kohti	Yht.	Hanketta kohti	Yht.	Hanketta kohti	Yht.	Hanketta kohti	Ohj.vahv./hanke
Kuopio	115	23	49	10	34	7	198	40	24
P-Karjala	185	26	56	8	36	5	277	39	38
Kainuu	194	32	107	18	50	8	351	58	52
Oulu	100	33	66	22	22	7	188	63	34
Lappi	337	31	148	14	78	7	563	51	35
Kaikki	931	29	426	13	220	7	1577	49	37

Uutta tietä rakennetaan tai vanhaa parannetaan hankkeitten toteuttamisella yhteensä 407 km. Eri piirien kesken mainittu kilometrimäärä, johon sisältyvät myös siltahankkeet, jakaantuu taulukon 4 mukaisesti.

Keskimääräiseksi miestyökuukauden hinnaksi tulee lähes 15 000 mk. Eri piirien kesken on huomattavia eroja johtuen mm. kuorma-autojen ja koneiden käytön asteesta sekä tarkasteluajanjakson aikana tehdyistä materiaalihankinnoista (taulukko 4).

Taulukko 4. Hankkeiden yhteinen kilometrimäärä sekä miestyökuukauden hinta piireittäin

	Hankkeita yht. km	Hanke kes- kim. km	Miestyökuu- kauden hinta mk
Kuopio	36	7.2	13500
P-Karjala	101	14.4	11500
Kainuu	77	12.9	19000
Oulu	39	13.0	12700
Lappi	154	14.0	14300
Kaikki	407	12.3	14700

1.3 Tärkeimmät työvaiheet

Kyselylomakkeella tiedusteltiin tie- ja siltahankkeilta kuutta tärkeintä meneillään olevaa työvaihetta lokakuussa 1979. Useimmat työvaiheet olivat tientekoprosessin alku- tai keskivaiheen töitä.

Hankkeisiin käytetyn rahoituksen perusteella tärkeimmät työvaiheet olivat seuraavat:

- Maan leikkaus- ja pengerrystyöt. Näiden osuus oli lähes yksi kolmasosa tarkasteluajanjakson aikana käytetystä rahamäärästä

- Sitomattomiin päällysrakennekerrokseen käytettävän materiaalin kuormaus ja kuljetus sekä kerroksen levitys, muotoilu ja tiivistys. Osuus 14 prosenttia
- Rumpujen rakentaminen, avo-ojitus sekä tien tai sillan rakentamiseen liittyvä salaojitus tai muu putkitustyö. Osuus 9 prosenttia
- Siltojen rakentaminen ja siihen liittyvät työt käsittivät 7 prosenttia
- Raivaustyöt. Kasvillisuuden poisto ja pintamaan raivaus sekä tiepohjan muotoilu ja tiivistäminen. Osuus n. 4 prosenttia
- Muut kustannuserät eli yli kolmasosa kaikista kustannuksista jakaantuvat useille suoriteryhmillä, joista tärkeimmät ovat kallionleikkaukset, varusteet, laitteet, viimeistelytyöt sekä liikenteen hoito, murskatun materiaalin hankinta ja työmaan yhteiskustannukset.

Tärkeimpiin työvaiheisiin käytetyt määrärahat lokakuussa 1979; yhteenveto:

Työvaihe	Suoriteryhmittely-numero	Mmk	%-osuus
Maan leikkaus ja pengerrys	1500	3.9	29
Sitom. päällysrak.kerros	1600	1.9	14
Ojitus- ja putkitustyöt	1300	1.2	9
Siltatyöt	3000	1.0	7
Raivaustyöt	1100	0.5	4
Muut		5.0	37

1.4 Kustannusten ryhmittely

Hankkeilta tiedusteltiin määrärahan jakaantumista seuraaviin kustannuslajeihin: Palkkoihin, kuljetuskustannuksiin, konevuokriin ja materiaalihankintamenoihin.

Palkkoihin sisältyvät sekä TVL:n että urakoitsijoiden maksamat palkat ja päivärahat (työnantajan sosiaaliturvamaksut eivät ole mukana).

Kuljetukset ovat kustannuksia, jotka syntyvät yksityisille autoilijoille ja kuljetusliikkeille maksetuista korvauksista. Kuljetukset ovat pääasiallisesti kuorma-autoilla tapahtuvia maamassojen siirtoja. Kuljetuskustannuksiin sisältyvät sekä TVL:n että urakoitsijoiden maksamat korvaukset.

Koneiden vuokraus käsittää yrittäjien suorittamia palveluksia. Työkoneiden vuokraustoimintaan sisältyy mm. erilaisten maansiirtokoneiden käyttö. Näistä merkittävimmät ovat kaivinkoneet, pyöräkuormaimet ja puskutraktorit.

Materiaalihankinnoista kysyttiin erikseen maamassojen ja muiden materiaalien hankintaa. Maamassat ovat lähinnä soraa, savea, sepeliä ym. kiviainesta, ja muut materiaalit taas käsittävät mm. betoniputkia, metallitarvikkeita ja puutavaraa sekä suuren joukon erilaisia tavaroita.

Kuljetuskustannukset ovat selvästi suurin kustannuserä tarkastelun piiriin kuuluvilla hankkeilla (taulukko 5). Niiden osuus kaikista kustannuksista on yli kolmasosa jokaisessa piirissä. Kainuun piirissä kuljetuskustannusten osuus on lähes puolet (taulukko 6). Työkoneiden vuokraamisesta maksetut korvaukset on toiseksi suurin kustannuserä ennen palkkoja ja materiaalihankintoja. Eri piirien kesken kustannuslajien prosenttiosuuksissa esiintyy melko suuria eroja.

Taulukko 5. Tarkasteluajanjaksolla käytetyn määrärahan jakaantuminen kustannuslajeittain TVL:n ja urakoitsijoiden osalta

	TVL	Urakoitsijat	Yhteensä	Kustannuslajin prosenttiosuus
Palkat	1186000	210000	1396000	22
Kuljetukset	2223000	113000	2336000	37
Vuokrakoneet	1736000 ¹⁾	-	1736000	28
Materiaalihankinnat	572000	258000	829000	13
Yhteensä	5717000	581000	6297000	100

Taulukko 6. Kustannuslajien prosenttiosuudet piireittäin

Piiri	Palkat	Kuljetukset	Vuokrakoneet	Materiaalihankinnat	Yhteensä
Kuopio	21	35	29	15	100
P-Karjala	26	34	28	12	100
Kainuu	16	46	24	14	100
Oulu	27	37	30	6	100
Lappi	26	35	26	13	100
Kaikki	22	37	28	13	100

1) Sisältää myös urakoitsijoiden käyttämät vuokrakoneet, joiden osuus on kuitenkin hyvin pieni

2. MÄÄRÄRAHOJEN KOHDENTUMINEN

Määrärahojen kohdentumista on tarkasteltu seuraamalla minkä verran tiehankkeeseen sijoitetusta investoinnista jää joko kohdekuntaan, menee johonkin muuhun kuntaan tai palautuu valtiolle takaisin veroina. Useimmiten muu kunta on jokin naapurikunta ja saman tie- ja vesirakennuspiirin alueella, mutta esim. muita materiaaleja kuin maa-aineita hankitaan pitkiinkin matkojen päästä varsinkin kyseisissä Itä- ja Pohjois-Suomen piireissä.

Tässä on tarkasteltu ainoastaan kohdekunnan välittömiä hyötyjä eli on selvitetty, kuinka paljon tiehankkeeseen sijoitetusta rahasta jää kohdekuntaan. Sen sijaan tiehankkeen välillisiä vaikutuksia¹⁾ alueen hyvinvointiin ei ole tarkasteltu. Kohdekunnan hyödyistä on tarkasteltu erikseen kunnalle tulevia verotuloja.

Valtiolle palautuvat verotulot käsittävät välittömät, palkoista maksetut verot, ja välilliset verot, joita on mm. liikevaihtovero, kuljetuskustannuksiin sisältyvä ajoneuvo-vero, polttoaineen valmistevero jne.

2.1 Kustannuslajien kohdistaminen

Tiemäärärahan kohdistaminen kohdekunnalle on joidenkin kustannuslajien osalta ongelmallista. Palkkojen ja materiaalihankintojen osalta kohdekunnan osuuden määrittäminen on selväpiirteistä, mutta kuljetuskustannusten ja vuokrakonekorvausten osalta kohdekunnan hyödyn mitoittaminen on mutkallista. Seuraavassa on selostettu, miten eri kustannuskomponentit on kohdistettu kohdekunnalle, muulle kunnalle tai valtiolle.

1) Välillisiä vaikutuksia on selvitetty TVH:ssa vuonna 1977, TVH No: 713 185

Palkoista palautuu osa valtiolle välittöminä veroina ja lopu menee pääasiallisesti siihen kuntaan, missä työntekijä asuu. Jos työntekijä on kohdekunnan ulkopuolelta, mahdollisten päivärahojen on oletettu jäävän siihen kuntaan, missä työmaa sijaitsee. Kunnan verotulot palkasta määräytyvät työntekijän asuinpaikan mukaan.

Kuljetuskustannusten kohdistumista on tarkasteltu jakamalla kustannukset osatekijöihin ja selvittämällä näiden suuntautumista. Kuljetuskustannukset on jaettu seuraaviin osatekijöihin: ajoneuvoon kiinnitetyn pääoman poistot, ajoneuvovero, polttoaine, vakuutukset, renkaat, huolto ja korjaus sekä kuljettajan palkka ja sos. kustannukset sekä ajoneuvon tuotto¹⁾.

Valtion osuus kuljetuskustannuksista muodostuu välittömistä ja välillisistä veroista. Välittömiä veroja kertyy kuljetustoiminnan tuotosta, kuljettajalle maksetusta palkasta sekä huolto- ja korjaustoiminnasta. Välillisiä veroja valtio saa liikevaihtoverona ajoneuvon hankinnasta ja huollosta ja korjauksesta sekä renkaista, valmisteveroa polttoaineesta ja muita välillisiä veroja ajoneuvoverona sekä vakuutusmaksuverona.

Kohdekunnan osuus kuljetuskustannuksista koostuu kuljetustoiminnan tuotosta, kuljettajalle maksetusta palkasta sekä ajoneuvon huolto- ja korjaustoiminnasta. Kohdekunnan osuus kuljetuskustannuksista (s. 11) vaihtelee melko paljon riippuen hankkeen sijainnista kaupunkikunnassa tai maalaiskunnassa sekä ovatko autot kohdekunnasta vai sen ulkopuolelta.

Muun kunnan tulot kuljetustoiminnasta koostuvat samoista eristä kuin kohdekunnan tulot.

1) Tie- ja vesirakennuslaitoksen kuljetusmaksuneuvottelukunnan ehdotus kuljetusmaksuiksi perusteluineen ajalle 1.6.1979-31.5.1980, Helsinki 1979

Kunta saa verotuloja ajoneuvon tuotosta ja huolto- ja korjaustoiminnasta, kuljettajan palkasta sekä huoltoasemien polttoaineen myynnistä.

Vuokrakoneista maksetut korvaukset jakaantuvat valtion, kohdekunnan tai muun kunnan kesken vastaavalla tavalla kuin kuorma-autojen kustannukset. Valtion saama osuus konekustannuksista on kuitenkin pienempi, koska työkoneista ei tarvitse maksaa ajoneuvoveroa, ja ne käyttävät verotonta polttoainetta. Kuntiin menevä osuus on vastaavasti suurempi.

Materiaalihankinnoista maa-aineet kohdistuvat kokonaan siihen kuntaan, mistä ne on hankittu, koska maa-aineista ei tarvitse maksaa liikevaihtoveroa. Muista materiaaleista menee valtiolle liikevaihtovero (14 %)¹⁾ ja loput kohdekuntaan tai muuhun kuntaan sen mukaan, mistä tarvikkeet on hankittu.

2.2 Valtion, kohdekunnan ja muun kunnan osuus tiemäärärahasta

Keskimäärin tiehankkeeseen käytetty määräraha suuntautuu seuraavasti:

- valtio	15 %
- kohdekunta	41 %
- muu kunta	44 %

Yksityiskohtaisemmat prosenttiluvut ja markkamäärät kustannuslajeittain ja työmuodon mukaan ilmenevät taulukoista 7 ja 8.

 1) Jotkut artikkelit ovat liikevaihtoverovapaita, mutta niiden osuus on vähäinen

Missä määrin tiehankkeeseen tehty investointi palautuu takaisin valtiolle, jää kohdekuntaan tai suuntautuu muuhun kuntaan riippuu määrärahan käytöstä eri kustannuslajeihin sekä tekeekö TVL työt omana työnään vai teettääkö urakoitsijoilla.

Valtiolle palautuu takaisin kuljetuksiin käytetyistä varoista yli viidesosa välittöminä ja välillisinä veroina. Valtion osuus konevuokrista ja materiaalihankintoihin käytetyistä varoista on hieman yli kymmenen prosenttia ja palkoista palautuu valtiolle veroina vajaa kymmenen prosenttia. Yhteensä valtiolle palautuu 15 % tiehankkeen määrärahasta.

Kohdekuntaan jää yhteensä tiehankeinvestoinneista 41 prosenttia. Kohdekunta hyötyy suhteellisesti eniten palkkoihin käytetyistä rahoista, joista yli 60 prosenttia jää kohdekuntaan. Markkamääräisesti kuljetukset tuovat kuitenkin hiukan palkkoja enemmän rahaa kohdekuntaan. Kuljetuksien suhteellinen osuus on 40 %.

Kohdekunnan osuus kuljetuskustannuksista vaihtelee huomattavasti sen mukaan, sijaitseeko hanke kaupunki- vai maalaiskunnassa ja ovatko autot hankkeen kohdekunnasta vai sen ulkopuolelta. Hankkeen sijainnin ja autojen kotipaikkakunnan vaikutus kohdekunnan kuljetuskustannusosuuteen on nähtävissä alla olevasta asetelmasta (valtion osuus ei sisälly lukuihin):

Hankkeen sijainti	Autojen kotipaikkakunta			
	Kohdekunta		Muu kunta	
	Kunnan osuus %		Kunnan osuus %	
	Kohdek.	Muu kunta	Kohdek.	Muu kunta
Kaupunki	59	19	14	64
Maalaiskunta	47	31	14	64

Vastaavasti kohdekunnan osuus maksetuista vuokrakonekorvauksista riippuu hankkeen sijainnin kuntamuodosta ja koneiden kotipaikkakunnasta seuraavasti:

Hankkeen sijainti	Vuokrakoneiden kotipaikkakunta			
	Kohdekunta		Muu kunta	
	Kunnan osuus %		Kunnan osuus %	
	Kohdek.	Muu kunta	Kohdek.	Muu kunta
Kaupunki	70	19	18	71
Maalaiskunta	56	33	18	71

Koneiden vuokrauskuluista jää kohdekuntaan yhteensä vain vajaa kolmannes. Tämä johtuu siitä, että vuokrakoneet ovat usein kohdekunnan ulkopuolella.

Materiaalihankinnoista kohdekunnan osuus on 30 prosenttia. Maa-aineet hankitaan kohdekunnasta lähes kokonaisuudessaan, mutta muiden materiaalien hankinnasta kohdekunta hyötyy vain noin 16 prosenttia.

Muut kunnat hyötyvät parhaiten materiaalihankinnoista ja koneiden vuokraamisesta, joista molemmista tiehankekunnan ulkopuolisiin kuntiin menee lähes 60 prosenttia hankkeeseen käytetystä rahasta. Palkoista menee 30 % ja kuljetuksista lähes 40 % tiehankkeen ulkopuolisiin kuntiin.

Yhteensä tiehankkeen ulkopuolisiin kuntiin virtaa lähes puolet (44 %) hankkeeseen käytetystä määrärahasta.

2.3 Tiehankkeen vaikutus kohdekunnan veroäyriin hintaan

Kohdekunta saa tiehankkeesta verotuloja vajaa kuusi prosenttia. Veroja kertyy parhaiten palkoista: 11 prosenttia palkkasummasta jää kunnallisverona kohdekuntaan. Kuljetuksista ja konevuokrakorvauksista kohdekunnan osuus on viisi prosenttia.

Yhden tarkastelun kohteena olevan hankkeen toteuttamisen vaikutus kohdekunnan veroäyriin hintaan on maalaiskunnissa keskimäärin 0.3 penniä ja kaupunkikunnissa 0.05 penniä. Piireittäiset luvut on esitetty taulukossa 9. Tiehankkeesta kertyvien verotulojen vaikutus kohdekunnan veroäyriin hintaan on laskettu suhteessa kyseisten tie- ja vesirakennuspiirien maalaiskuntien ja kaupunkikuntien keskimääräiseen kunnallisverokertymään.

Taulukko 7. Tarkasteltuihin tiehankkeisiin käytetyn määrärahan kohdentuminen valtiolle, kohdekunnalle ja muulle kunnalle (prosenttia määrärahasta) kustannuslajeittain

	Valtion verotulot %			Kuntaan jäävä osuus %				Yhteen- sä %
	Välittö- mät	Välilli- set	Yhteen- sä	Kohdekuunta		Muu kunta		
				Yhteensä	Veroja	Yhteensä	Veroja	
Palkat	7	-	7	63	11	30	5	100
- TVL	7	-	7	66	11	26	5	100
- Urakoitsijat	6	-	6	46	7	48	9	100
Kuljetukset	3	19	22	39	5	39	1	100
- TVL	3	19	22	40	5	38	1	100
- Urakoitsijat	3	20	22	27	5	51	1	100
Vuokrakoneet	3	8	11	32	5	57	3	100
Materiaalihankinnat	-	12	12	30		58		100
Yhteensä	4	11	15	41	6	44	2	100
- TVL	4	11	15	42	6	43	2	100
- Urakoitsijat	3	10	13	32	4	55	4	100

Taulukko 8. Tarkasteltuihin tiehankkeisiin käytetyn määrärahan jakaantuminen kustannuslajeittain sekä valtiolle, kohdekunnalle ja muulle kunnalle menevä osuus (1000 mk)

Kustannuslaji	Maksetut määrärahat			Valtion verotulot		Kohdekuntaan		Muun kunnan	
	Kohde-kuntaan	Muuhun kuntaan	Yhteensä	Välittömät	Välilliset	Jäävä osuus	Kunnan verotulot	osuus	Kunnan verotulot
Palkat	899	497	1396	103		880	147	413	75
TVL	800	380	1180	90		780	132	310	56
Urakoitsijat	99	117	216	13		100	15	103	19
Kuljetukset	1776	560	2336	70	446	919	124	901	21
TVL	1728	495	2223	67	423	890	119	843	20
Urakoitsijat	49	64	113	3	22	30	5	58	2
Vuokrakoneet	548	1188	1736	52	138	553	83	921	46
Materiaalihank.	267	562	829		95	250		484	
Maa-aineet	137	5	142			137		5	
TVL	128	3	131			128		3	
Urakoitsijat	9	1	10			9		1	
Muut materiaalit	130	557	687		95	112		480	
TVL	74	367	441		61	66		315	
Urakoitsijat	57	191	248		35	47		165	
Yhteensä	3491	2806	6297	225	680	2602	354	2790	142
TVL	3278	2433	5711	209	623	2417	334	2460	122
Urakoitsijat	213	373	587	16	57	185	20	330	20

Taulukko 9. Tiehankkeen toteuttamisen vaikutus kohdekunnan veroäyriin hintaan eri tie- ja vesirakennuspiireissä vuonna 1979

Piiri	Kustannusarvio/hanke 1979 1000 mk	Kohdekunnan verotulot 1000 mk	Verotulon vaikutus veroäyriin hintaan, penniä	
			Maalaiskunnat	Kaupungit
Kuopio	2540	150	0.23	0.03
P-Karjala	2540	150	0.24	0.05
Kainuu	3290	200	0.35	0.04
Oulu	3071	180	0.33	0.04
Lappi	3450	210	0.30	0.06
Kaikki	3000	180	0.29	0.05

3. MÄÄRÄRAHOJEN KOHDENTUMISEEN VAIKUTTAVIA TEKIJÖITÄ

Tiehankkeesta kohdekunnalle koituvia hyötyjä pyrittiin selvittämään eräiden tekijöiden avulla. Yksi tällainen tekijä on hankkeen koko. Koska rahamääräisesti suuren hankkeen toteuttaminen jakaantuu useammille vuosille kuin pienemmän hankkeen, tarkasteltiin työntekijöiden lukumäärän vaikutusta kohdekunnan saamaan hyötyyn. Kohdekunnan hyötyjä vertailtiin myös alueittain ja kunnan koon (pinta-alan) sekä kuntamuodon mukaan. Samoin tarkasteltiin hankkeen vaiheen, toimenpiteen ja työmuodon vaikutusta kohdekunnan saamaan hyötyyn sekä verrattiin kohdekunnan prosenttiosuuksia eri kustannuslajien osalta.

Työntekijöiden lukumäärä

Hankkeen koon vaikutuksen selvittämiseksi hankkeet jaettiin kolmeen suuruusluokkaan: alle 25 työntekijää, 25 - 34 työntekijää ja enemmän kuin 34 työntekijää. Hankkeen suuruusluokan mukaan lasketut kohdekunnan prosenttiosuudet ovat piireittäin taulukon 10 mukaiset.

Taulukko 10. Kohdekunnan prosenttiosuus tiehankkeeseen käytetystä määrärahasta työntekijöiden lukumäärän mukaan piireittäin

Piiri	Kohdekunnan %-osuus		
	Työntekijöiden lukumäärä		
	<25	25 - 34	≥35
Kuopio	42	36	-
P-Karjala	42	38	46
Kainuu	40	37	50
Oulu	36	60	47
Lappi	46	40	35
Yhteensä	42	40	41

Kuten prosenttiluvuista ilmenee, ei hankkeen suuruudella näytä olevan merkitystä kohdekunnan saamaan hyötyyn. Sen sijaan eri piirien välillä on eroja. Lapin piirissä näyttää kunta hyötävän eniten pienistä hankkeista ja Kainuussa taas suuret hankkeet ovat kunnan kannalta edullisimmat.

Kunnan koko

Kunnan koon vaikutusta kohdekunnan saamaan hyötyyn tarkasteltiin vertaamalla maalaiskuntien pinta-alaa ja kuntiin jääviä prosenttiosuuksia tiehankkeeseen käytetystä määrärahasta. Koska pohjoisten piirien kuntien pinta-alat ovat selvästi suurempia kuin eteläisempien piirien, suoritettiin vertailu aluksi kunkin piirin sisällä. Kaupunkikunnat eivät ole vertailussa mukana, koska niiden pinta-ala saattaa olla hyvin pieni maalaiskuntiin verrattuna.

Kuopion, Kainuun ja Oulun piireissä kunnan saama hyöty kasvaa samassa suhteessa pinta-alan kanssa. Pohjois-Karjalan ja Lapin piireissä taas kunnan pinta-alan ja kunnan saaman hyödyn välillä ei havaittu yhteyttä.

Toisessa vaiheessa verrattiin kaikkien hankkeiden tuottamia prosenttiosuuksia (Lapin piiri ei ole mukana vertailussa) ja kohdekunnan pinta-aloja keskenään. Kunnan pinta-alan ja sen saaman hyödyn välinen riippuvuus ei ole yhtä selvä kuin joidenkin piirien sisällä, mutta pinta-alaltaan suuret kunnat näyttävät hyötävän tiehankkeesta enemmän kuin pienemmät kunnat.

Alue

Eri piirien kesken kuntahyödyissä on vain vähäisiä eroja. Oulun piirin kunnat hyötyvät tiehankkeista eniten. Tarkastelun piiriin kuuluu kuitenkin Oulun piirin hankkeista ainoastaan 16 prosenttia, kun muissa piireissä prosenttiluku on selvästi suurempi (s. 2), joten tältä osin piirien keskinäinen vertailu on kyseenalaista. Selvityksen mukaan eri piirien kuntiin jäi tiehankkeen määrärahasta keskimäärin seuraavasti:

Kuopio	39 %
P-Karjala	43 %
Kainuu	40 %
Oulu	48 %
Lappi	40 %
Kaikki	41 %

Kuntamuoto

Kaupunkikuntien hankkeita on tarkastelun piirissä vain neljä, mutta kaikissa näissä kunnan hyöty on keskimääräistä suurempi. Kuntamuodon mukaan kohdekunnan prosenttiosuudet muodostuivat seuraaviksi:

- Kaupungit	50 %
- Maalaiskunnat	40 %

Kaupunkikunta hyötyy tiehankkeesta maalaiskuntaa enemmän lähinnä siitä syystä, että materiaalit voidaan hankkia oman kunnan alueelta. Samoin kaupunkikunnassa kuorma-autot ja vuokrakoneet ovat useammin kuin maalaiskunnissa oman kunnan alueelta.

Hankkeen vaihe

Hankkeen työvaiheen vaikutusta kohdekunnan hyötyyn selvitetiin vertaamalla hankkeita keskenään tärkeimpien käynnissä olevien työvaiheiden mukaisesti. Vertailu suoritettiin 100-litteran tarkkuudella. Mitään selviä eroja työvaiheen ja kohdekunnan hankkeesta saaman hyödyn välillä ei havaittu. Tärkeimpien työvaiheiden mukaan luokitelluista hankkeista jäi kohdekuntaan rahaa seuraavasti:

- Maan leikkaus- ja pengerrystyöt	41 %
- Sitomattomien päällysrakenne- kerrosten rakentaminen	43 %
- Ojitus- ja putkitustyöt	39 %
- Siltatyöt	40 %
- Raivaustyöt	44 %

Tärkeimpiin työvaiheisiin käytetyt määrärahat on esitetty sivulla 5.

Hankkeen vaiheen merkityksen selvittämistä vaikeuttaa se, että hankkeella on yleensä monta työvaihetta samanaikaisesti käynnissä, ja ne kaikki vaikuttavat kohdekunnan prosenttiosuuteen.

Toimenpide

Valtaosaltaan selvityksen alaiset hankkeet ovat rakenteen tai suuntauksen parantamishankkeita tai molempia yhdessä. Kevyen liikenteen järjestely- ja siltahankkeita on molempia kaksi. Koska joitakin hanketyyppejä esiintyy niin vähälukuisesti, ei toimenpiteen vaikutusta voida täsmällisesti arvioida, vaikkakin tässä tarkasteltujen eri tyyppisten hankkeitten kohdekunnan hyödyttämisessä on selviä eroja.

Rakenteen ja suuntauksen parantamishankkeet hyödyttävät kohdekuntaa keskimääräisesti (valtaosa hankkeista on näitä hankkeita). Siltahankkeista kohdekunta näyttää hyötyvän keskimääräistä vähemmän ja kevyen liikenteen hankkeista keskimääräistä enemmän (taulukko 11).

Kohdekunnan pieni hyöty siltahankkeista johtuu siitä, että siltamateriaalit joudutaan hankkimaan usein kohdekunnan ulkopuolelta. Kevyen liikenteen hankkeitten suuri hyöty kohdekunnalle taas johtuu pikemminkin kyseisten hankkeiden sijainnista kaupunkikunnan alueella.

Taulukko 11. Kohdekunnan hyöty toimenpiteen mukaan

Toimenpide	Hankkeiden lkm	Kohdekunnan %-osuus
Rakenteen parantaminen	18	41
Suuntauksen parantaminen	6	41
Rakenteen + suuntauksen par.	4	40
Kevyen liikenteen hank.	2	53
Siltahankkeet	2	34
Kaikki hankkeet	32	41

Työmuoto

Työmuodolla näyttää olevan selvä vaikutus kohdekunnan hyötymiseen tiehankkeesta. TVL:n omista töistä jää kohdekuntaan 42 % tiemäärärahasta, kun urakoitsijoiden kohdalla vastaava luku on selvityksen mukaan ainoastaan 32 % (taulukko 12). Eri kustannuslajeissa kohdekunnan prosenttiosuus työmuodon mukaan on seuraavanlainen:

	TVL	Urakoitsijat	Yht.
Palkat	66	46	63
Kuljetukset	40	27	39
Materiaalihankinnat	34	22	30

Kohdekunnan verotulot ovat myös urakoitsijoiden töistä pienemmät kuin TVL:n töistä, koska urakoitsijoiden työvoima on usein kohdekunnan ulkopuolelta. Valtion saamat verotulot ovat samoin hiukan pienemmät urakoitsijoiden kohdalla kuin TVL:n maksamat verot. Tämä johtuu pääasiallisesti urakoitsijoiden pienestä kuljetusten osuudesta, missä verojen osuus on suuri.

Taulukko 12. Tiemäärärahan jakaantuminen kohdekunnan, muun kunnan ja valtion verotulojen osalle työmuodon mukaan

	TVL	Urakoitsijat	Yht.
Kohdekunta	42	32	41
- kunnan verotulot	6	3	6
Muu kunta	43	55	44
- muun kunnan verotulot	2	3	2
Valtion verotulot	15	13	15
- välittömät	4	3	4
- välilliset	11	10	11
Yhteensä	100	100	100

Kustannuslaji

Kohdekunta hyötyy tienrakentamisen eri kustannuskomponenteista eri tavalla. Varmimmin tiehankkeeseen sijoitettu markka jää kohdekuntaan, kun se maksetaan palkkana. Materiaalihankintoihin käytetyt varat taas menevät useimmin kohdekunnan ulkopuolelle. Maksetuista palkoista yli 60 prosenttia jää kohdekuntaan, kun materiaalihankinnoista vastaava luku on 30 prosenttia.

Jos prosenttiluvut lasketaan kunnan saamasta kokonaishyödyttä, tulee kuljetuksista rahaa kohdekuntaan eniten ja materiaalihankinnoista vähiten.

Alla olevat kohdekunnan kustannuslajeittaiset tulot on laskettu prosentteina kustannuslajin kokonaissummasta ja kohdekunnan saamasta kokonaishyödyttä:

	%:a kust.lajista	% kok. hyödyttä
Palkat	63	32
Kuljetukset	39	36
Vuokrakoneet	32	22
Materiaalihankinnat	30	10
Yhteensä	41	100

4. JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Selvityksen perusteella voidaan todeta, että yhden tarkastelun piiriin kuuluvan hankkeen toteuttamisen vuosittainen rahoitus on 3 miljoonaa markkaa, joka suuntautuu seuraavasti:

- valtiolle palaa	450 000 mk,	15 %
- kohdekuntaan jää	1 230 000 ",	41 "
- josta verotuloja	180 000 ",	6 "
- muuhun kuntaan menee	1 320 000 ",	44 "

Eri piirien kunnat hyötyvät tiehankkeen toteuttamisesta suunnilleen yhtä paljon. Myös tien rakentamisen eri työvaiheet tuottavat kohdekunnalle samanlaisen hyödyn. Pienistä hankkeista jää suhteellisesti rahaa kohdekuntaan saman verran kuin suurista hankkeista.

Pinta-alaltaan suuriin kuntiin jää tiehankkeen toteuttamisesta enemmän rahaa kuin pieniin kuntiin, samoin kaupunkikunnat hyötyvät tiehankkeen kohdekuntana maalaiskuntaa enemmän.

Siltahankkeet näyttävät olevan kohdekunnalle kannattamattomampia kuin muut. Työmuodolla on myös selvä vaikutus; omat työt tuottavat paremmin kuin urakalla teetetyt työt. Eri kustannuslajeista palkkoihin sijoitettu markka jää varmin kohdekuntaan.

Yhden tarkastelun kohteena olevan keskimääräisen hankkeen toteuttamisen vaikutus kyseisten piirien maalaiskuntien veroäyriin hintaan on 0.3 penniä ja kaupungeissa 0.05 penniä.

Selvityksen tuloksia ei voi suoranaaisesti yleistää koskemaan Etelä-Suomen pieniä kuntia, joissa kohdekuntaan jäävä osuus on ilmeisesti hiukan pienempi kuin nyt tarkastelluissa kunnissa johtuen muun muassa siitä, että työvoima on Etelä-Suomen kunnissa useammin kohdekunnan ulkopuolelta kuin tarkastelluissa Pohjois-Suomen kunnissa. Samoin lyhyt, kahden viikon tarkasteluajanjakso, mikä osuu samaan vuodenaikaan, asettaa omat rajoituksensa selvityksen tulosten yleistettävyydelle.

Helsinki 26.9.1979

No Rtr-167

Viite

Pohjois-Karjalan, Kuopion,
Oulun, Kainuun ja Lapin
tie- ja vesirakennuspiiritAsia Tie- ja siltahankkeiden
kuntavaikutuksia koskeva
selvitys

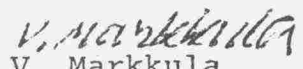
Rakennusosaston tienrakennustoimistossa ja talousosaston tutkimustoimistossa on tekeillä selvitys, jossa tarkastellaan, mitä tie- ja siltahankkeen kohdekunta suoranaisesti taloudellisesti hyötyy alueelleen tehdystä investoinnista. Pyritään toisin sanoen vastaamaan kysymykseen, miten paljon hankkeeseen sijoitettua rahoista jää töiden kohdekuntaan.

Selvityksessä tarvittava perusaineisto kerätään oheisilla lomakkeilla oheiseen luetteloon merkityistä tie- ja siltahankkeista. Piirit on valittu paitsi vaikean työttömyyden vuoksi, myös siksi, että niiden alueella kuntakoko (pinta-ala) on sopiva tämän kaltaiselle vaikutus selvitykselle.

Piirien rakennustoimialoja pyydetään omalta osaltaan lomakkeessa olevien ohjeiden mukaan hankkimaan halutut tiedot. Mikäli hankeluettelon tiedoissa on virheitä, pyydetään myös se korjattuna palauttamaan. Lomakkeiden palautusosoite on tutk. N. Halla, TVH/Tt, Pl 20 00131 Helsinki 13 ja ne pyydetään palauttamaan 1.12.1979 mennessä. Lisätietoja selvityksestä antavat tienrakennustoimistossa O. Anttila (p. 90-630 741/515) ja tutkimustoimistossa N. Halla (p. 90-630 741/676).

Vt.osastopäällikön po:ssa
Yli-insinööri
E. Koljonen

8

Toimiston päällikön po:ssa
Toimistoinsinööri
V. MarkkulaLIITTEET: Kyselylomakkeita (PK 7 kpl, Ku 5 kpl, O 3 kpl, Ka 6 kpl,
L 11 kpl)

Hankeluettelo

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS

Tienrakennustoimisto/Tutkimustoimisto

MITÄ KUNTA HYÖTYY TIEHANKKEESTA-tutkimuksen tietojenkeruulomake

Lomakkeen tarkoitus

Lomakkeella kerätään perustietoja selvitykseen, jossa tarkastellaan, mitä tienrakennus- tai parannushankkeen kohdekunta (ja kunnan asukkaat) välittömästi hyötyvät kunnan alueella tehdystä investoinnista sen toteuttamisaikana.

Kohteiden valinta

Tiedot kerätään oheiseen luetteloon merkityistä, syksyllä 1979 käynnissä olevista tie- ja siltahankkeista Kuopion, Pohjois-Karjalan, Kainuun, Oulun ja Lapin tie- ja vesirakennuspiirien alueella.

Täyttöohjeita

Lomake on tarkoitettu täytettäväksi itse hankkeella.

Tarkasteltava ajanjakso on työvoiman, kuljetusten ja koneiden osalta yksi kahden (2) viikon tilikausi. Materiaalihankintoja seurataan neljän (4) viikon jakso. Tarkastelujaksot voidaan valita aikaväliltä 1.10.1979...15.11.1979. Työvoiman ja toisaalta kuljetusten ja koneiden käytön aikajaksojen ei tarvitse olla samoja.

Taulukoissa on mahdolliset urakoitsijat ja TVL:n oma työvoima ym. tuotantopanokset eroteltu. Urakoitsijoilta pyydetään hankkimaan tarvittavat tiedot. Lomakkeeseen ei urakoitsijoita tarvitse nimetä, kunnittaiset tiedot riittävät.

Haluttu tietomäärä on koetettu pitää vähimpänä mahdollisena ja tietojen pitäisi olla helposti saatavana. Lisätietoja ja -ohjeita antaa tutkimustoimistossa tutk. N. Halla (p. 90-630 741/676). Lomakkeet pyydetään palauttamaan 1.12.1979 mennessä osoitteella: TVH/Tt, PL 20 00131 Helsinki 13.

A Yleisiä tietoja

01 Tie- ja vesirakennuspiiri:.....

02 Hanke ja kunnat:.....

.....

03 Hankkeen töiden kohdekunta tarkasteluaikana (kunta, jonka alueella töistä on suurin osa):

.....

04 Tarkasteluajanjakson työt: Taulukkoon merkitään eriteltynä 10-lit-
teran tarkkuudella kuusi (6) tärkeintä hankkeen työtä lokakuussa
1979 sekä vastaavat prosenttiosuudet hankkeen kokonaisrahoitukses-
ta samana aikana.

10-littera	Mk	%:a kok.rah.
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
Muut yht.		

B Työvoima

05 Valittu tarkastelutilikausi (joko 11...25.10. tai 26.10. ... 10.11.):

.....

06 Työvoiman vahvuus ja maksetut palkat tarkastelutilikautena

a) TVL:n henkilöstö (poislukien konepankin henkilöstö) hanke-
kunnittain eriteltynä, muut kunnat: vain yhteissummat

Työvoima Kotikunta	TVL		
	Määrä (kpl)	Työpäiviä yht.	Palkkasumma yht.mk

b) Urakoitsijoiden henkilöstö hankekunnittain eriteltynä, muut kunnat yhteissummana

Työvoima Kotikunta	Urakoitsijat		
	Määrä (kpl)	Työpäiviä yht.	Palkkasumma yht. mk

07 Töiden kohdekunnan ennakveroäyri v. 1979:.....p

08 Taulukkoon sivulla 5 merkitään henkilöittäin töiden kohdekunnasta kotoisin olevan TVL:n henkilöstön (Taulukko 06 a)) bruttopalkat ja vastaavat ennakkopidätykset tarkastelutilikaudella. Henkilöitä ei nimetä, vain järjestysnumero.

C Kuljetukset

09 Valittu tarkastelujakso (2 viikkoa, joko 1...15.10. tai 16. ... 31.10.):

.....

10 Kuorma-autojen lukumäärä ja maksetut korvaukset tarkastelujaksolla

Kotikunta	TVL:n palkkaamat		Urakoitsijoiden palkkaamat	
	Määrä (kpl)	Maks.korv. yht. mk	Määrä (kpl)	Maks.korv. yht. mk

D Vuokrakoneet

11 Yksityiset vuokrakoneet ja maksetut korvaukset työmaalla tarkastelutilikautena (sama kuin kohdassa C).

Kone Kotikunta	Määrä (kpl)				Maksetut korvaukset yht.
	KKH	KUP	PI	Muu	Mk

E Materiaalihankinnat

Työmaalle tehtyjä materiaalihankintoja seurataan lokakuun 1979 ajalta.

12 Sora, sepeli ja muut maa-aineet (lokakuussa 1979)

Hankintakunta	TVL		Urakoitsijat ¹	
	Määrä m ³	Mahd.korv.mk	Määrä m ³	Mahd.korv.mk

¹Arvio riittää, jos tietoa ei saada

13 Muut materiaalihankinnat lokakuussa 1979 (sementtituotteet, metallituotteet jne.) merkitään kaikki nimikkeittäin. Listaa jatketaan tarvittaessa eri paperille. Myös kopio tarvikekirjanpitoraportista täydennettynä hankintakuntatiedoilla riittää.

Pvm.	Nimike	Mk	Hankintakunta
	TVL		
	Urakoitsijat ¹⁾		

¹⁾ Arvio riittää, jos kaikkia tietoja ei saada

Taulukko kohtaan 08

Taulukkoon merkitään henkilöittäin (vain TVL:n henkilöstö) tarkastelutilikautena maksettu bruttopalkka ja siitä tehty ennakkopidätys.

Henkilö nro.	Työ- päiviä	Bruttopalkka Mk	Ennakkopidätys Mk	Maksettu Mk
01.				
02.				
03.				
04.				
05.				
06.				
07.				
08.				
09.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				
21.				
22.				
23.				
24.				
25.				
26.				
27.				
28.				
29.				
30.				
31.				
32.				
33.				
34.				
35.				

Jatketaan eri paperille tarvittaessa

HANKELUETTELO

1

Kuopion

piiri

Hanke kunnat	Toimen- pide	Pituus km	Kust.arvio (1000 mk)	Rak.aika (kk)	Aik.rahoitettu 1.1.1979	v. 1979 rahoitus	Ohjelmoitu vahvuus XI/
Kt 70 Varkauden läntinen si- säntulotie, Varkaus	sp, jpr	4,3	19 000	XII/78- 81	550	6 000	40
Mt 5861 Sonkajärven kk:n kohdalla, Sonkajärvi	rp, jpr	5,2	4 900	XII/78- X/80	200	2 500	25
Pt 16105 Pielaveden kk:n paikallistie, Pielavesi	rp, jpr	4,6	2 800	IX/79- IX/80	-	1 400	30
Mt 582 Lapinlahti-Varpais- järvi, Lapinlahti, Varpais- järvi	rp	18,5	8 350	IX/79- 81	-	2 300	20
Mt 536 Tahvolanmäki-Konnus- lahti, Leppävirta	rp	(6,0)?	5 000	XI/79- 81	-	500	20

Pohjois-Karjalan

piiri

Hanke kunnat	Toimen- pide	Pituus km	Kust.arvio (1000 mk)	Rak.aika (kk)	Aik.rahoitettu 1.1.1979	v. 1979 rahoitus	Ohjelmoitu vahvuus XI/
Mt 476 Mpr-Onkisalmi, Liperi	rp	15,0	10 182	I/78- IX/80	3 496	2 795	40
Vt 17 Ylämylly-Noljakka Liperi, Joensuu	jpr, rp	6,7	4 600	III/79- VIII/80	-	2 800	36
Pt. Kostonlahti-Ruvaslahti Polvijärvi	rp	10,9	2 500	X/79- VIII/80	-	590	19
Mt 494 ja 4942 Viesimo-Las- rujärvi, Kiihtelysvaara, Tuupovaara	sp	(24,1)?	15 000	III/79- 82	-	1 790 (1 808)	40
Mt 522 Teponsärkkä-Välivaara Ilomantsi	rp	8,3	4 995	XI/78- IX/80	466	2 451	40
Mt 506 Juuka-Polvela, Juuka	rp + jpr	8,9	4 491	XII/78- IX/80	107	2 980	27
Lieksan kevyen liikenteen väylät, Lieksa	jpr	13,2	7 380	XI/78- IX/80	763	4 368	25

Kainuun

piiri

Hanke kunnat	Toimen- pide	Pituus km	Kust.arvio (1000 mk)	Rak.aika (kk)	Aik.rahoitettu 1.1.1979	v. 1979 rahoitus	Ohjelmoitu vahvuus XI/
Vt 5 Matkala-Siltasuo, Pal- tamo, Ristijärvi	rp	16,2	15 500	I/78-81	3 490	3 760	25
Vt 18 Juurikkalahti-Mustola, Sotkamo	rp	13,1	7 800	IX/78- IX/80	2 100	4 140	60
Mt 879 Vuottolahti-Vuolijo- ki, Vuolijoki	rp	14,4	6 300	IX/79- IX/80	-	1 800	45
Vt 22 Kankari-Raltamon kr, Vaala	rp, sp	16,1	20 000	IX/79- 82	-	2 500	45
Mt 894 Opr-Leväkoski, Suo- mussalmi	rp	10,2	5 800	I/79- IX/80	-	3 900	48
Mt 910 Moisiovaara-Ilves, Hyrnsalmi	rp, sp	?	2 500	IX/79- XI/80	-	750	16

Oulun

piiri

Hanke kunnat	Toimen- pide	Pituus km	Kust.arvio (1000 mk)	Rak.aika (kk)	Aik.rahoitettu 1.1.1979	v. 1979 rahoitus	Ohjelmoitu vahvuus XI/
Mt 869 Multasniemen pth- Suorajärven pth, Kuusamo	rp	13,7	6 900	I/79- IX/80	-	2 667	24
Vt 5 Patoniemi-Lapr, Kuusa- mo	rp, sp	15,6	10 600	I/79- X/80	-	3 930	45
Mt 894 Kapr-Metsäkylä, Tai- valkoski	rp, sp	9,7	2 350	IX/79- IX/80	-	1 300	32

Lapin

piiri

Hanke kunnat	Toimen- pide	Pituus km	Kust.arvio (1000 mk)	Rak.aika (kk)	Aik.rahoitettu 1.1.1979	v. 1979 rahoitus	Ohjelmoitu vahvuus XI/
Mt 9585 Karesuvannon silta, Enontekiö	lossi → silta	0,9	6 000	III/79- X/80	-	1 750	35
Kt 79 Särkijärvi-Matinvaa- ra, Muonio	sp	13,16	11 000	VIII/78- 81	100	3 660	50
Kt 79 Pöntsö-Sirkka, Kittilä	rp	19,4	12 600	77-81	4 110	3 540	25
Vt 21 Aavasaksa-Juoksenki, Ylitornio, Pello	rp	26,4	16 885	IX/78- X/80	2 660	8 700	50
Kt 79 Sinettä-Marrasjoki, Rovaniemen mlk	sp	18,4	14 900	XII/78- 81	100	4 775	50
Mt 935 Rattostunturin kohta, Pello	sp	11,4	4 300	I/79- IX/80	-	3 000	25
Mt 945 Jumisko-Isokylä, Leh- tosalmen silta, Kemijärvi	lossi → silta	3,5	7 400	I/79- IX/80	-	2 400	30
Kt 81 Mourusalmi-Opr, Posio	rp	9,9	15 000	IV/78- IX/80	2 565	5 150	40
Vt 5 Karhujärvi-Opr, Posio, Salla	sp	14,2	10 100	II/78- IX/80	2 255	3 460	40
Po Rovisuvanto-Utsjoki, Outakoski-Talvadas, Utsjoki	rp	(23,5)?	10 500	IX/79- XII/80	-	930	20
Po Kaamanen-Väylä, Inari	rp	(13,6)?	7 100	IX/79- XII/80	-	650	15